ROK V 23 LIPCA 1939 R. NR 30

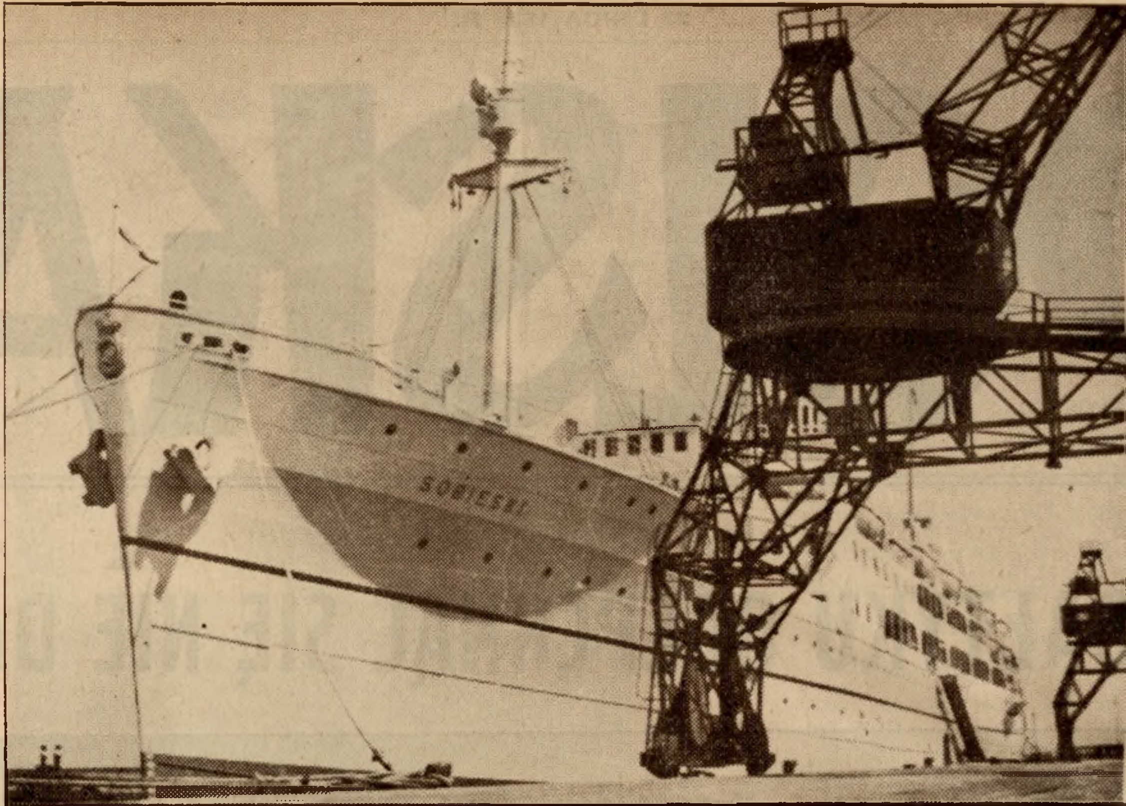
POLSKA

OD BAŁTYKU ODEPCHNĄĆ SIĘ NIE DAMY



NASZYM PRZODKOM WYSTARCZAŁY RYBY SŁONE I CUCHNĄCE, —
MY PO ŚWIEŻE PRZYCHODZIMY, W OCEANIE PLUSKAJĄCE!
OJCOM NASZYM WYSTARCZYŁO, JEŚLI GRODÓW DOBYWALI, —
A NAS BURZA NIE ODSTRASZA, NI SZUM GROŹNY MORSKIEJ FALI;
NASI OJCE NA JELENIE URZĄDZALI POLOWANIE,
A MY SKARBY I POTWORY ŁOWIM SKRYTE W OCEANIE.

(Pieśń śpiewana przez wojowników Chrobrego pod Kołobrzegiem — zapisana przez Galla Anonima).



M/S Sobieski w porcie gdyńskim.

Dary morza

W położonej na pierwszych kartach ważnej i ciekawej publikacji „Światopogląd morski", wydanej przed pięciu laty przez Instytut Bałtycki, rozprawie Franciszka Bujaka o kulturach morskich i lądowych, pisze ten wielki uczony polski — słowa następujące:

„Najbardziej charakterystyczną cechą morza w jego stosunku do ludzkości jest, że dzieli ono ludzi najbardziej i stanowi najsilniejszą tamę ich rozprzestrzeniania się a zarazem najbardziej ich zbliża i tworzy najściślejszy między nimi łącznik. Morze jest najbardziej uczęszczanym przez ludzi gościńcem, bo jest najtańszym po wszystkie czasy środkiem komunikacji. Były nawet okresy dziejów, kiedy podróż morska były nietylko tańsza, ale i szybsza od podróży lądowej. Droga morska ma jeszcze tę cudowną, a dla dróg lądowych niedościgniona własność, że prowadzi we wszystkich kierunkach i bezpośrednio na cały świat; otwierając dostęp wszędzie, zachęca do bezpośrednich i stałych stosunków z najodleglejszymi stronami świata, a nawet wyzywa do tworzenia osad zamorskich i zdobywania panowania na dalekich obszarach, ważnych pod względem handlowym".



Ani na chwilę nie ustaje życie w polskich portach.

„Siła woli, przedsiębiorczość i potężne wyladowanie energii cechuje wszystkie społeczeństwa żeglarskie, wyćwiczone w walce z najpotężniejszym żywiołem. Morze daje im szeroki oddech z piersi, jasne spojrzenie i nieograniczony niczym horyzont dla myśli i czynów zarówno ich kupców, jak polityków, jak wreszcie i uczonych. Morze zbliża ich, styka z całym światem, łatwo sobie przyswajają wszystko, z czym się zetkną, czy są to surowce, czy postępy techniki, czy nowe idee".

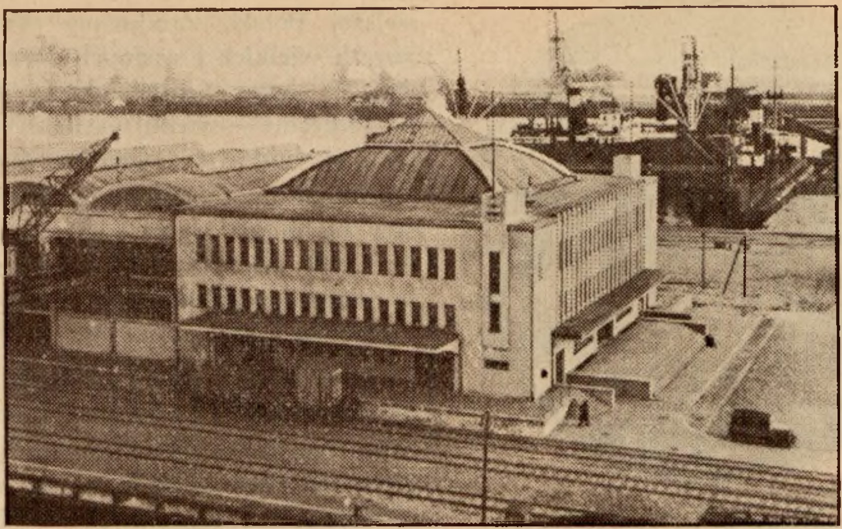
Oto dary morza, dary, których odrzucenie mści się na społeczeństwach i narodach. Jeśli analizuje się przyczyny upadku Polski w końcu XVIII wieku, to bez prze-

sady można twierdzić, że anty-morskość Polski przedrozbiorowej idącą w parze z brakiem zainteresowań zagadnieniami gospodarczymi (handel i przemysł), do przyczyn słabości i rozbiorów Rzeczypospolitej zaliczyć należy.

Tysiąc lat temu nad Bałtykiem

A żal z tego powodu tym większy, że pierwsze kroki stawiał naród i państwo polskie właśnie pod znakiem morza. Bo przecież polski brzeg morski za Mieczysława I w latach dziewięćset siedemdziesiątych rozciągał się od Szczecina do Gdańska, a drużyny wojowników Bolesława Chrobrego śpiewały nad Bałtykiem pieśń następującą:

Naszym przodkom wystarczały
ryby słone i cuchnące, —
My po świeże przychodzimy,
w oceanie pluskające!
Ojcom naszym wystarczyło, jeśli
grodów dobywali, —
A nas burza nie odstrasza, ni szum
groźny morskiej fali;
Nasi ojce na jelenie urządzali po-
łowanie,
A my skarby i potwory łowim
skryte w oceanie!"

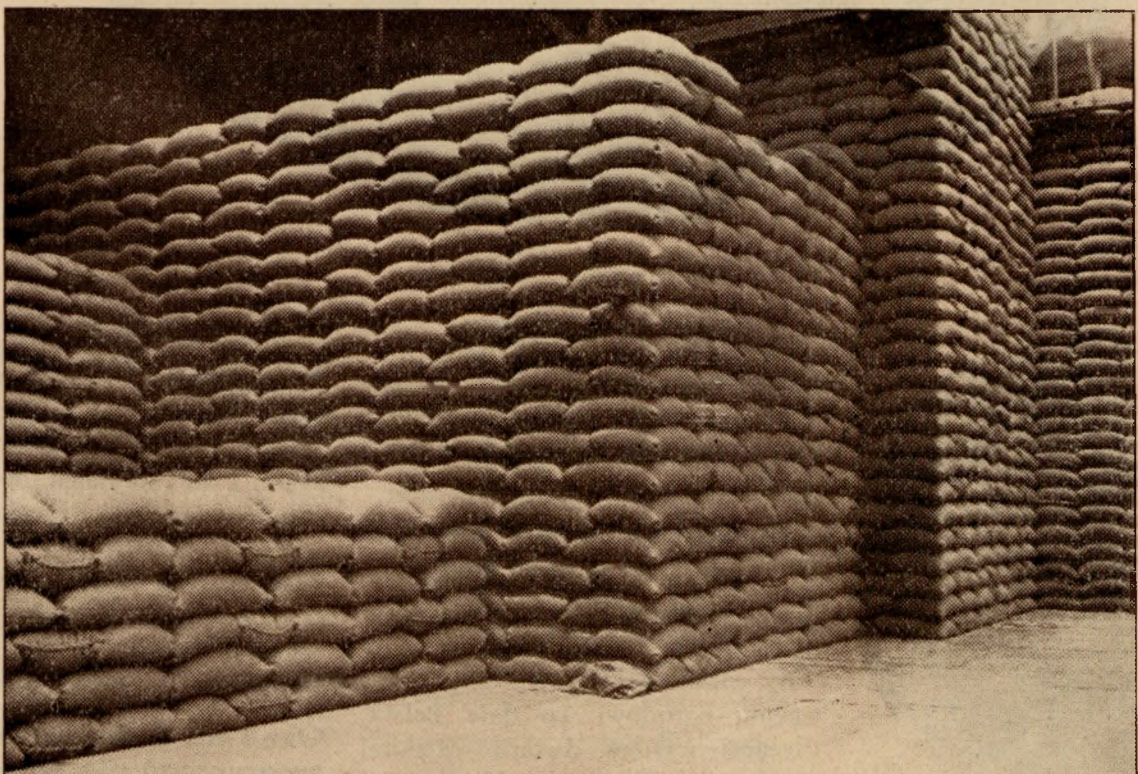


Dworzec morski w Gdyni.

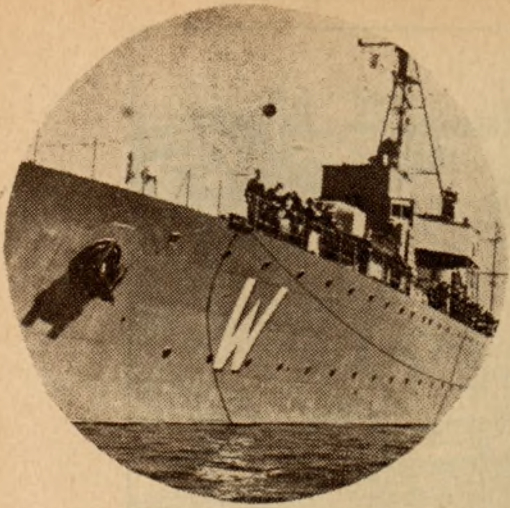
Jesteśmy nad Bałtykiem od tysiąca lat, ale na Bałtyk, a tym bardziej na morza dalekie do końca XVIII wieku wychodziliśmy niezmiernie rzadko. Bo doniedawna dusza polska była lądową. Znajdowały się jednostki, którym ta polska lądowość w niesmak była, żeglowali i walczyli pod obcymi banderami (Krzysztof Arciszewski) Polacy. Ale zbiorowy wysiłek Polski nad morzem i na morzu zaczął się dopiero 20 lat temu.

Co zrobiliśmy przez 20 lat?

Dzisiaj, kiedy zapyta się nas ktokolwiek — co zrobiliście w Wolnej Polsce przez lat dwadzieścia, pierwszym słowem, które zjawi się na naszych ustach będzie— Gdynia. Nie znaczy to, że budowa Gdyni to największy wysiłek dzi-



W składach i magazynach portowych, płody polskiej ziemi i pracy polskich rąk czekają na daleką podróż.



O.P.R. „Wicher" — kontrtorpedowiec

siejszej Polski. Zrobiliśmy wiele innych wielkich i ważnych rzeczy. Ale w słowie Gdynia kryją się jednocześnie — wielki wysiłek Narodu w budowie Polski morskiej i głębokie przeświadczenie, że dostęp do morza i prawa Polski na morzu są podstawą, gwarancją siły, potęgi i znaczenia Rzeczypospolitej w świecie.

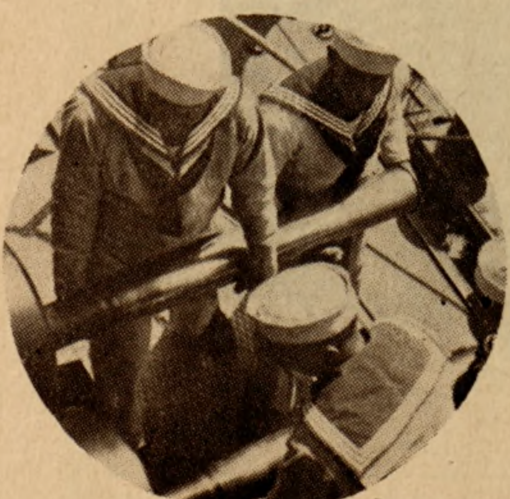
I może nie wybudowanie Gdyni, polskiej floty handlowej i morskiej jest najważniejszym osiągnięciem Polski współczesnej, ale właśnie walka, którą wypowiedzie-

pracy zrobiła Polska wiele. Pomorze związane jest z pozostałymi ziemiami Rzeczypospolitej historycznie, etnograficznie, kulturalnie, gospodarczo i geopolitycznie. Toteż słowa ministra Becka: „Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da" to słowa, w które wierzą i o które walczyć będą wszyscy Polacy. A jest nas w świecie 44 miliony.

Jak rozbudowuje Polska swój stan posiadania nad morzem i na morzu? Pisano o tym w kraju i zagranicą wiele. Ale wobec tempa



Fragment portu w Gdańsku.



Ćwiczenia artyleryjskie na OPR. „Grom".

liśmy „polskiej duszy lądowej" i którą wygraliśmy, bo nie ma dziś Polaka, któryby o ważności morza w życiu naszego Narodu zapomniał.

„Dusza polska jest morska"

Dziś dusza polska jest morska. Nad prawami Polski nad morzem i na morzu nie ma dyskusji. Wiemy co morze daje każdemu wolnemu narodowi, co daje Polsce, leżącej między dwoma wielkimi państwami Europy — Niemcami i Rosją. Na morzu i nad morzem przez dwadzieścia lat wytężonej

prac na tym odcinku, wiadomości, które znamy z przed roku czy kilku miesięcy nie są już dziś aktualne, bo Polska postępuje naprzód z dnia na dzień. Morski „rachunek sumienia" Rzeczypospolitej jest tym potrzebniejszy w chwili obecnej, że z różnych stron istnieją chęci pomniejszenia polskiego wysiłku morskiego, czy przedstawienia go w fałszywym świetle.

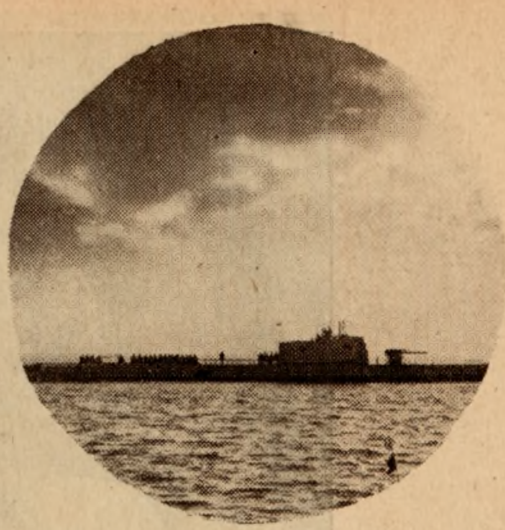
Okno na świat którego zmarnować nie wolno

Musimy potrafić odeprzeć argumenty i fałsze wrogów. 142 km

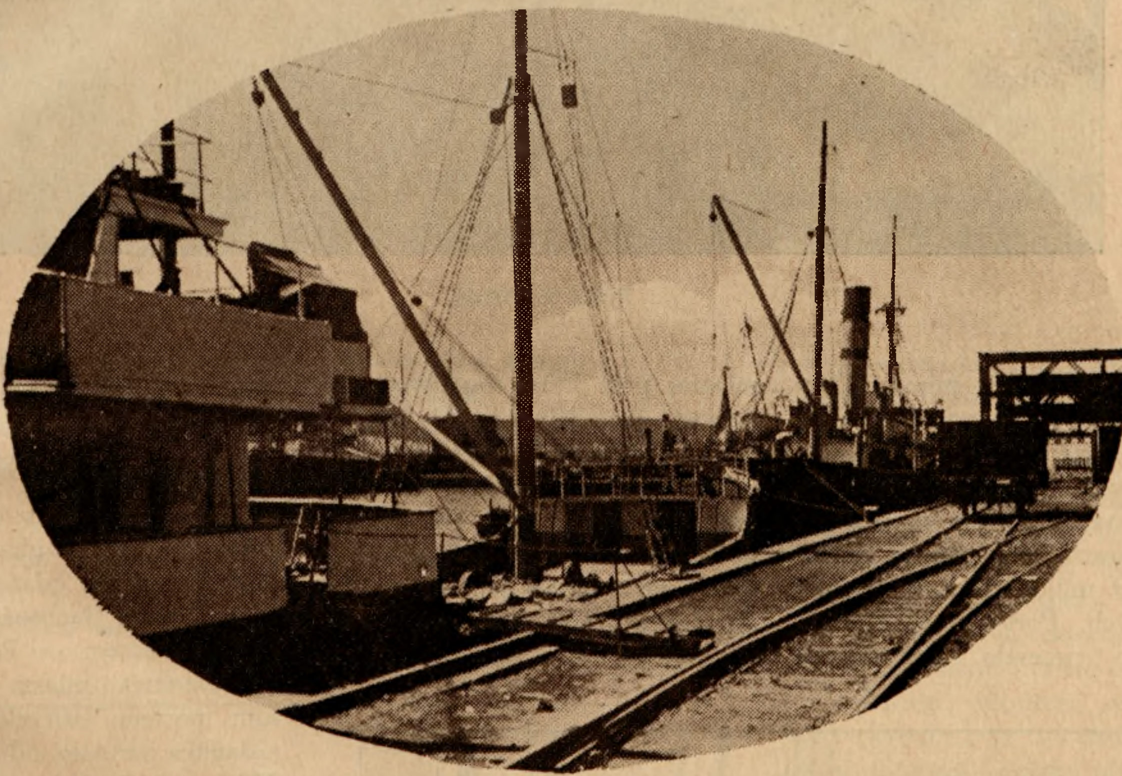
granicy morskiej (2,5% długości ogólnej granic) Rzeczypospolitej przy tysiącach kilometrów granic morskich Francji, Italii, Niemiec i innych państw europejskich — to skarb, którego zmarnować nie wolno i którego nie zmarnowaliśmy. Zmarnować nie wolno, bo to jedyne nasze „okno na świat". Blisko 3000 km granic Polski to granica z Niemcami i z państwami od Rzeszy w mniejszym czy większym stopniu zależnymi (Słowacja, Węgry). O wartości granic z Niemcami dla łączności z światem murmańska, tak odległa od centrum przemysłowego kraju, granica łotewska i granica morska. Niezależność i potęga Polski zależy od maksymalnego wykorzystania dostępu do morza.

W pełni poczucia odpowiedzialności za swe słowa, powiedzieć możemy, że Polska wykorzystuje dostęp do morza w maksymalnym stopniu.

Otrzymała Polska Traktatem Wersalskim 142 km brzegu morskiego, na którym poza niewielkimi wioskami rybackimi nie było



Okręt podwodny „Żbik".



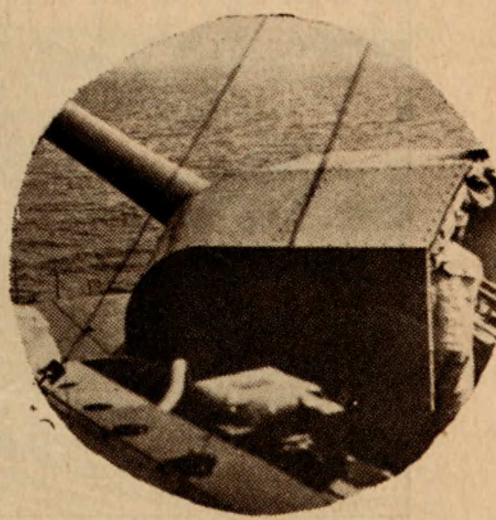
Fragment portu w Gdyni.

wie każdy. Świadczyć mogą utrudnienia jakich doznawała Polska ze strony zachodniego sąsiada w latach 1919—21, kiedy nawiązywała normalne stosunki z światem; świadczyć może wojna celna polsko - niemiecka w latach 1925—1934, kiedy gdyby nie dostęp do morza, udusiłaby się Polska gospodarczo.

Granicę z Rosją mimo normalnych stosunków Polski z Sowietami za granicę, którą można by wykorzystać w stosunkach z całym światem, uważać nie można. Pozostaje więc granica polsko - ruwnic. Na bezpłodnych piaskach wybrzeża wybudowano Gdynię, dwa porty rybackie w Władysławowie i Jastarni, uporządkowano stare porty rybackie w Kuźnicy i na Helu, stworzono szereg stacji klimatycznych i kąpielowisk na miarę europejską, zbudowano flotę handlową i wojenną. Jednocześnie rozbudowuje się port gdański jako należący do polskiego obszaru gospodarczego i potrzebny Polsce.

Pierwszy port na Bałtyku

Gdynia to świadectwo polskich zdolności i polskiej pracy — port największy na Bałtyku, jedenasty



Działa artyleryjskie na O.P.R. „Burza".



Rybak kaszubski.

port Europy, który mimo kilkunastu lat istnienia wyprzedził Amsterdam, Sztokholm, Hull, Gdańsk i Oslo. Port — kolos o powierzchni 1114 ha, o 13 km nadbrzeży, 21 hektarach magazynów portowych i 9 milionach ton obrotów handlowych. Port wokół którego powstało przeszło stutysięczne miasto, port który budowany na wyrost, już dziś okazuje się za mały, i ostatnia inspekcja władz państwowych stwierdziła konieczność jego intensywnej rozbudowy. 6000 statków przybywających rocznie z wszystkich portów świata, do Gdyni i 9.000.000 ton obrotów towarowych to odpowiedź na pytanie czy potrzebny jest Polsce dostęp do morza.

Gdańsk potrzebny Polsce

Ale obok nieledwie cudownego rozwoju Gdyni widzimy rozwój i dobrobyt portu gdańskiego, który odzyskawszy łączność z naturalnym zapleczem — Polską z prowincjonalnego miasta stał się wielkim portem bałtyckim. Obroty Gdańska wzrosły od roku 1914 o 250% osiągając imponującą cyfrę 7.000.000 ton. Długość nadbrzeży wzrosła o 10 km, ilość dźwigów z 26 (w r. 1914) do 94 (w r. 1938).

Kiedy w r. 1914, 15 regularnych linii utrzymywało komunikację z Gdańskiem, dziś liczba tych linii wynosi 45. 200 portów świata utrzymuje stosunki z Gdańskiem — portem służącym polskim interesom gospodarczym. W ciągu lat ostatnich inwestowano w Gdańsku ok. 70.000.000 zł, z czego połowę w rozbudowę portu gdańskiego włożyła Polska. Dzięki Polsce życie w porcie nie zamiera ani na godzinę. Oto mimo znanych całemu światu incydentów antypolskich w Wolnym Mieście Rada



Suszą się sieci w porcie rybackim.



Nocą na wybrzeżu.

Portu złożona w połowie z Polaków, w połowie z Gdańszczan uchwaliła ostatnio nowe inwestycje — m. in. pogłębianie portu. Oto wymowny dowód, że nie bierze się w Polsce pod uwagę okrzyków wrogiej nam propagandy. Nie bierze się ich pod uwagę, bo Gdańsk od Polski odłączony nie będzie.



Przed wyjazdem na morze...

Polskie siły zbrojne na Bałtyku

Wysiłkiem całego narodu buduje Polska swą marynarkę wojenną. Jej zaczątkiem był mały trauler „Pomorzanin" o wyporności 200 ton i szybkości 12 węzłów Dziś posiada Polska 16 jednostek bojowych o pojemności 15.000 ton. Kontrtorpedowce: „Grom", „Błyskawica", „Wicher" i „Burza", stawiacz min „Gryf" i łodzie podwodne to doskonale wyposażone i nowoczesne okręty wojenne. Oczywista, że flota wojenna Polski jest zbyt mała w stosunku do jej potrzeb, ale nowoczesność poszczególnych jednostek, doskonałe wyszkolenie obsługi i duch, ożywiający polskiego żołnierza pozwalają nam twierdzić, że w chwili konfliktu zbrojnego polska marynarka wojenna stanie na wysokości zadania i wespół z armią lądową i powietrzną skutecznie przeciwstawi się nieprzyjacielowi.

Polski marynarz i polski okręt wojenny otoczony jest miłością całego narodu. Płyną ofiary na Fundusz Obrony Morskiej, a ze składek społeczeństwa zbudowana została łódź podwodna — „Orzeł".

Bandera polska na wszystkich morzach świata

Nad polskim morzem przed dwudziestu laty były wydmy i ubogie chatki kaszubskie, na morzu — poza łodziami rybackimi nie było nic. Dzisiaj Polska ma flotę

handlową o 100.000 ton wyporności.

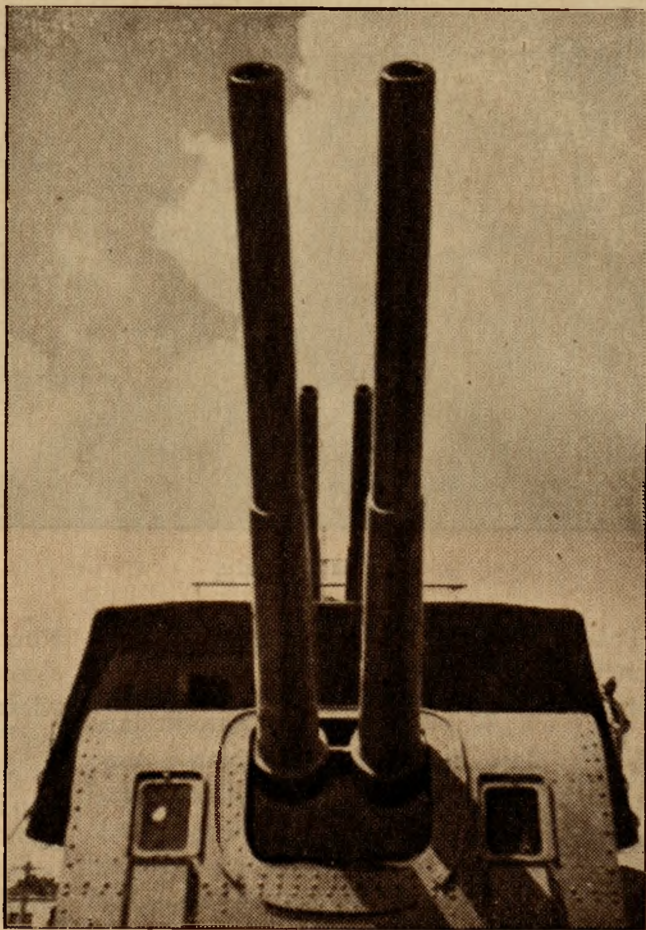
Do portów obu Ameryk płyną polskie transatlantyki, emigrantom polskim na drugiej półkuli przywożąc pozdrowienia z Ojczyzny. Do dwustu portów czterech części świata, na amerykańskie wybrzeża Pacyfiku, do Afryki Południowej i na wody mórz chińskich dociera polski statek i polski marynarz. Po wszystkich morzach świata, na których lat czterdzieści temu próżnoby genialny żeglarz i pisarz Józef Conrad-Korzeniowski wyglądał flagi polskiej, pojawia się dziś biało-amarantowa bandera. 46 linii regularnych łączy Gdynię, a za nią Polskę — z światem. Tysiące polskich i obcych statków wiezie do Polski z krajów, o których zwiedzeniu śnią mali chłopcy, zaczytani w egzotycznych powieściach, kauczuk i bawełnę, skóry i kawę. Te same tysiące statków odbijają od molo gdyńskiego i gdańskiego, wywożąc do obcych krajów wytwory rąk polskiego rolnika i robotnika przemysłowego. Wywożą w świat polskie zboże i węgiel, cukier i bydło, naftę i maszyny. 78% tonażu całego polskiego handlu zagranicznego, 66% jego wartości idzie przez Bałtyk i cieśniny duńskie, do krajów bliskich i dalekich. A jeszcze 9 lat temu szło drogą morską tylko 30% tonażu i czwarta część wartości handlu zagranicznego Polski. Dzięki morzu jesteśmy niezależni od nikogo.

Kupiec polski jedzie w świat

Powstał polski przemysł żeglugowy, powstają polskie firmy eksportowe i importowe, polski kupiec wyjeżdża w różne strony świata, aby szukać rynków zbytu i zakupu.

Pod kołem podbiegunowym spotkasz polskich rybaków

Oto dzięki poparciu czynników państwowych rozwija się doskonale rybołóstwo przybrzeżne i da-



Działa rufowe na O.P.R. „Grom".

lekomorskie. Pod opieką Morskiego Urzędu Rybackiego rosną kadry rybaków, zwiększa się liczba kutrów rybackich, doskonali sprzęt i metody pracy. Istnieją cztery wielkie przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich, operujące kapitałami kilku-milionowymi. Polski rybak nie tylko łowi ryby na Bałtyku, ale wychodzi na morze Północne i na Atlantyk. Ilość kutrów wzrosła w ciągu lat osiemnastu trzykrotnie. Wartość połowów ryb morskich z miliona do sześciu milionów złotych. Powstał przemysł konserwowy, a z zagranicy przywozi się dziś produktów rybnych za 30 milionów złotych, gdy w r. 1927 jeszcze za 57 milionów.

Od Bałtyku odepchnąć się nie damy

Wiele zrobiła Polska, wiele robi codziennie nad morzem i na morzu. Ale jak mówiliśmy nie to jest najważniejsze, a najważniejsza jest przemiana „polskiej duszy lądowej" w „duszę morską". Walnie przyczyniła się do tego dwudziestoletnia działalność „Ligi Morskiej i Kolonialnej", która z organizacji o 25 założycielach w r. 1918 rozrosła się do blisko miliona członków. Program Ligi obejmuje: sprawy obrony morskiej, propagandę i współdziałanie w rozwoju żeglugi morskiej i marynarki handlowej, portów morskich i handlu morskiego, sprawy kolonialne i emigracyjne, sprawy wychowania morskiego społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży. Długo by trzeba mówić o działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej, a widomym dowodem tego, że głoszone przez nią hasła dotarły do całego narodu są „Dni Morza" — obchodzone uroczyście przez wszystkich Polaków w kraju i zagranicą.

Ostatnie dni morza odbywały się pod hasłem „Od Bałtyku odepchnąć się nie damy". Okrzyk ten słychać było od Gdyni po granicę rumuńską, od Jabłonkowa po Wileńszczyznę, słychać go było we wszystkich skupieniach polskich zagranicą.

Poznaliśmy, jakie dobrodziejstwa daje nam morze, to też nikt nie zdoła nas od niego odsunąć!

REDAKTOR: MIECZYSŁAW WIONCZEK — REDAKTOR NACZELNY: WŁADYSŁAW OSZELDA
WYDAWCA: ŚWIATOWY ZWIĄZEK POLAKÓW Z ZAGRANICY — SZEF BIURA PRASOWEGO Ś. Z. P. z Z.: INŻ. JERZY GRABOWSKI
Zakł. Graf.-Introl. J. Dziewulski, W-wa, Mariensztadt 8 (gmach własny)